DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 14. Warszawa, 19 kwietnia 1934 r. Rok XVI

6. LOTNICTWO CYWILNE.

TREŚĆ:

SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

74.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: KOMUNIKACJI, SPRAW WOJSKOWYCH I SPRAW ZAGRANICZNYCH

z dnia 14 marca 1934 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Skarbu oraz Przemysłu i Handlu o przylocie do Polski, przelocie przez Polskę oraz pobycie na obszarze Polski obcych statków powietrznych, jak również o lotach polskich statków powietrznych zagranicę.

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr. 28 z dn. 31 marca 1934 r., poz. 225).

Na podstawie art. 2 ust. 2, art. 8 ust. 2 lit. a) i d) i art. 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

§ 1. Za statki powietrzne prywatne w rozumieniu rozporządzenia niniejszego uważa się wszystkie statki powietrzne, które nie są statkami powietrznemi celnemi, policyjnemi lub wojskowemi.

II. Przylot do Polski i przelot przez Polskę obcych statków powietrznych.

§ 2. Obce prywatne statki powietrzne, wpisane do rejestru lotniczego państw:

a) należących do konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. oraz

b) z któremi Polska zawarła umowy międzypaństwowe o żegludze powietrznej, —

mogą przylatywać do obszaru Polski lub przelatywać ponad tym obszarem przy zachowaniu warun-

ków ustalonych w umowach lotniczych, wymienionych pod lit. a) i b).

§ 3. Obce prywatne statki powietrzne, należące do państw niewymienionych w § 2 pod lit. a) i b), mogą przylatywać do Polski lub przelatywać ponad jej obszarem jedynie na zasadzie uprzedniego zezwolenia, udzielanego przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Zagranicznych i Spraw Wojskowych.

§ 4. (1) Utrzymywanie z Polską stałej komunikacji lotniczej, tak pasażerskiej, jak i pocztowej, przez statki powietrzne, o których mowa w §§ 2 i 3 jest dopuszczalne jedynie na zasadzie specjalnych umów międzypaństwowych, albo na zasadzie koncesyj, udzielonych przez Ministra Komunikacji danemu przedsiębiorstwu lotniczemu, zgodnie z postanowieniami art. 8 ust. 2 lit. d) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294).

(2) Dokonywanie sporadycznych lotów zarobkowych do obszaru Polski lub ponad jej obszarem przez wymienione w §§ 2 i 3 statki powietrzne odbywać się może tylko na zasadzie specjalnych zezwoleń, udzielanych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych oraz innymi zainteresowanymi ministrami.

§ 5. Obce wojskowe statki powietrzne mogą przylatywać do Polski lub przelatywać ponad jej obszarem jedynie na zasadzie zezwolenia, udzielanego każdorazowo za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych przez Ministra Spraw Wojskowych lub organa przez niego upoważnione.

§ 6. Obce policyjne i celne statki powietrzne mogą przylatywać do Polski lub przelatywać ponad jej obszarem na zasadzie specjalnych umów z odnośnemi państwami, bądź specjalnych zezwoleń, udzielanych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych oraz innymi zainteresowanymi ministrami.

§ 7. (1) Przylot do Polski oraz przelot nad Polską obcych statków powietrznych nie posiadających załogi na pokładzie, lecz kierowanych z ziemi jest niedozwolony.

(2) W przypadkach wyjątkowych może Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych oraz innymi zainteresowanymi ministrami zezwolić na przylot lub przelot takiego statku.

§ 8. W celu uzyskania zezwolenia na przylot lub przelot, należy:

1) w przypadkach przewidzianych w § 3 i w § 4 ust. (2) — zwracać się z podaniem do terytorjalnie właściwych placówek polskich zagranicą, których wykaz zostanie zanotyfikowany rządom odnośnych państw przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych,

2) w przypadku przewidzianym w §§ 5, 6 i 7 — zwracać się z podaniem w drodze dyplomatycznej do Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

§ 9. W podaniach, o których mowa w § 8, powinny być wyszczególnione:

a) imię, nazwisko, przynależność państwowa, stałe miejsce zamieszkania i adres właściciela lub użytkownika statku;

b) imię, nazwisko, przynależność państwowa, stałe miejsce zamieszkania i adres dowódcy statku, imiona, nazwiska, przynależność państwowa i funkcje pozostałych członków załogi, którzy będą znajdowali się na statku powietrznym w czasie lotu, oraz numery świadectw uzdolnienia i upoważnień (licencyj) dowódcy statku i członków załogi, z zaznaczeniem przez jakie władze dokumenty te zostały wydane,

c) znaki przynależności państwowej i rejestracji statku, jak również rodzaj, kategorja i typ statku powietrznego oraz ilość i typ silników na statku,

d) lotnisko odlotu, cel lotu, data przypuszczalnego odlotu, zamierzony szlak lotu, lotnisko docelowe, przewidziane lądowania pośrednie na obszarze polskim oraz zamierzone miejsca przelotu granic,

e) w przypadku, o którym mowa w § 4 ust. (2) — charakter lotów lub rodzaj i ilość zamierzonych do przewozu towarów, albo też rodzaj pracy zarobkowej, wykonywanej zapomocą statku powietrznego,

f) jeżeli statek zaopatrzony jest w radjostację — typ stacji, moc, rodzaj i zakres fal oraz czy stacja zamierza pracować na obszarze Polski.

§ 10. (1) Zezwolenia na przylot i przelot są wydawane na piśmie, według wzoru, dołączonego do rozporządzenia niniejszego.

(2) Zezwolenia są ważne na okres, na który zostały wydane.

(3) Zezwolenie może być w każdej chwili cofnięte, jeżeli będą tego wymagały interesy bezpieczeństwa Państwa, bezpieczeństwa żeglugi powietrznej lub porządku publicznego, oraz w przypadku niezachowania któregokolwiek z warunków zezwolenia.

(4) Koszty związane z uzyskaniem zezwolenia ponosi osoba interesowana.

§ 11. (1) Pobyt obcych statków powietrznych w granicach Polski dozwolony jest tylko przez okres ważności zezwolenia.

(2) Okres ważności zezwolenia może być na obszarze Polski w przypadkach zasługujących na uwzględnienie, przedłużony przez właściwe władze państwowe.

§ 12. (1) Przylatywać do Polski lub przelatywać nad Polską mogą tylko te obce statki powietrzne, które zostały dopuszczone do ruchu normalnego w swych państwach macierzystych.

(2) Na dowód powyższego obce statki powietrzne powinny posiadać wyraźne i dobrze widoczne znaki (przynależności państwowej i rejestracji) oraz wszelkie dokumenty, przepisane przez ich państwa macierzyste.

(3) Statki te winny być pilotowane i obsługiwane tylko przez tych członków załogi, którzy do tego zostali uprawnieni przez państwo przynależności statku.

(4) Członkowie załogi tych statków powinni posiadać przepisane dokumenty uprawniające ich do wykonywania czynności członka załogi na pokładzie statków powietrznych.

§ 13. Obce statki powietrzne, dokonywające sporadycznych zarobkowych przylotów do Polski lub przelotów nad Polską (§ 4 ust. (2)), winny posiadać wszelkie dokumenty, wymagane do międzynarodowych lotniczych przewozów handlowych.

III. Stały pobyt prywatnych statków powietrznych obcych na obszarze Polski.

§ 14. (1) Cudzoziemiec, przebywający na obszarze Polski, może za zezwoleniem Ministra Komunikacji posiadać stale na tym obszarze statek powietrzny, zarejestrowany w swem państwie macierzystem. Za stałe posiadanie statku powietrznego na obszarze Polski uważa się posiadanie, przekraczające okres czasu jednego roku.

(2) Celem uzyskania zezwolenia należy wnieść do Ministerstwa Komunikacji podanie, w którem powinny być wyszczególnione następujące dane:

1) imię, nazwisko, przynależność państwowa i miejsce pobytu (adres) cudzoziemca w Polsce,

2) typ statku, z podaniem numerów i dat karty rejestracyjnej i świadectwa sprawności technicznej oraz

3) port stałego postoju statku, obrany przez cudzoziemca na obszarze Polski.

(3) Do podania należy dołączyć:

1) dowód przynależności państwowej osoby interesowanej,

2) kartę rejestracyjną i świadectwo sprawności technicznej statku powietrznego, wystawione przez państwo macierzyste statku, wreszcie

3) dowód uiszczenia opłaty celnej wwozowej od statku powietrznego, jeżeli statek jest pochodzenia zagranicznego, a opłata celna nie została pobrana przy wwozie statku do polskiego obszaru celnego.

(4) Jeżeli osoba, wnosząca podanie, jest osobą prawną, należy zamiast danych przewidzianych w punkcie 1) ust. (2), wyszczególnić nazwę i siedzibę osoby prawnej oraz imiona, nazwiska, przynależność państwową i miejsce zamieszkania lub pobytu na obszarze Polski osób, działających w imieniu danej osoby prawnej, jak również przedstawić dowód dopuszczenia działalności tej osoby na obszarze Polski (upoważnienie władz rządowych, wyciąg z rejestru handlowego lub t. p.).

§ 15. (1) Udzielenie zezwolenia na stały pobyt obcego statku powietrznego zaznacza się na świadectwie sprawności technicznej tego statku.

(2) Udzielenie zezwolenia dla statku obcego, posiadającego świadectwo sprawności technicznej, którego ważność już wygasła, może nastąpić dopiero po zbadaniu zdolności tego statku do lotu zgodnie z obowiązującemi w tej sprawie przepisami polskiemi.

(3) Jeżeli badany statek powietrzny świadectwa takiego wogóle przedtem nie posiadał, należy wydać dla tego statku polskie świadectwo sprawności technicznej, z zaznaczeniem na niem, że zostało ono wystawione dla statku powietrznego, który uzyskał prawo stałego pobytu na obszarze Polski.

(4) Ważność wystawionego zgodnie z ust. (3) polskiego świadectwa sprawności technicznej oraz przedłużenia ważności obcego świadectwa sprawności technicznej ust. (2) ogranicza się do obszaru Polski.

§ 16. (1) Obcy statek powietrzny, któremu zezwolono na stały pobyt na obszarze Polski, może być pilotowany i obsługiwany jedynie przez tych członków załogi, którym prawa takie zostaną przyznane przez Ministerstwo Komunikacji, zgodnie z obowiązującemi przepisami polskiemi o członkach załogi statków powietrznych.

(2) Przyznanie uprawnień, o których mowa w ust. (1) powinno być zaznaczone na upoważnieniu (licencji) członka załogi.

§ 17. (1) Obce statki powietrzne, uprawnione do stałego pobytu na obszarze Polski, podlegają kontroli technicznej, obowiązującej polskie statki powietrzne na tym obszarze.

(2) Właściciele lub użytkownicy statków obcych obowiązani są do zawiadamiania Ministerstwa Komunikacji o każdej zmianie portu stałego postoju na obszarze Polski oraz o wyprowadzeniu statku powietrznego zagranicę na stałe.

(3) Zawiadomienia te powinny być uskutecznione w ciągu 14 dni od chwili zmiany portu stałego postoju lub wyprowadzenia statku zagranicę na stałe.

§ 18. Postanowienia §§ 14 — 17 nie stosują sie do obcych statków powietrznych, utrzymujących z Polską regularną komunikację powietrzną na zasadzie umów międzynarodowych lub koncesyj.

§ 19. (1) Obce statki powietrzne, przebywające czasowo na obszarze Polski oraz cudzoziemcy, stanowiący załogę tych statków, mogą być w celu przedłużenia ważności posiadanych dokumentów lotniczych poddawani badaniom, przewidzianym w obowiązujących w tych sprawach przepisach polskich.

(2) Na podstawie wyniku badań Ministerstwo Komunikacji przedłuża ważność dokumentów lotniczych, o ile nie będzie to sprzeczne z przepisami państwa macierzystego tak statku powietrznego, jak i członka załogi, albo też z postanowieniami odnośnych umów międzynarodowych.

IV. Stały pobyt polskich statków powietrznych prywatnych zagranicą.

§ 20. (1) Obywatele polscy, stale zamieszkujący zagranicą, mogą rejestrować swoje statki powietrzne we właściwych terytorjalnie polskich placówkach dyplomatycznych i konsularnych.

(2) Wykaz takich placówek ustali Minister Spraw Zagranicznych.

(3) Warunki rejestracji zagranicą oraz sposób i zakres pomocy, jaka winna być okazywana przez polskie placówki dyplomatyczne i konsularne statkom powietrznym polskim, znajdującym się zagranicą, zostaną ustalone w drodze instrukcji, wydanej przez Ministra Spraw Zagranicznych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji.

§ 21. (1) Celem przedłużenia ważności posiadanych dokumentów lotniczych polskich, polskie statki powietrzne, znajdujące się na obszarze państw obcych, oraz obywatele polscy, stanowiący załogę tych statków, mogą być poddawani badaniom, przewidzianym w obowiązujących w tych sprawach przepisach obcych.

(2) Na podstawie wyniku tych badań właściwe terytorjalnie polskie placówki dyplomatyczne i konsularne mogą przedłużać ważność polskich dokumentów lotniczych z tem jednakże, że przedłużenia te tracą moc obowiązującą z chwilą powrotu statku powietrznego lub załogi do obszaru Polski.

V. Postanowienia końcowe.

§ 22. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie dwóch tygodni od dnia ogłoszenia.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą:

1) rozporządzenie Ministrów: Komunikacji, Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych z dnia 15 maja 1929 r., wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych oraz Skarbu o przylocie do Polski i przelocie przez Polskę obcych statków powietrznych (Dz. U. R. P. Nr. 59, poz. 463) oraz

2) rozporządzenie Ministrów: Komunikacji i Spraw Wojskowych, wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych oraz Przemysłu i Handlu z dnia 25 kwietnia 1929 r. o szlakach powietrznych, wyznaczonych do lotu ponad obszarem Państwa oraz o lotniskach otwartych dla żeglugi powietrznej zagranicznej i krajowej (Monitor Polski Nr. 220, poz. 514)

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

Wzór.

Załącznik do § 10 rozp. Min. Komunikacji Spraw Wojsk. i Spraw Zagr. z dnia 14 marca 1934 r. (poz. 225).

ZEZWOLENIE

na przylot do Polski / przelot przez Polskę obcego statku powietrznego.

Statkowi powietrznemu [1]) ....

....

....

oznaczonemu znakami przynależności państwowej i rejestracji ....,

stanowiącemu własność p. .... obywatela ....

zamieszkałego w ....

oraz zaopatrzonemu w silnik(i) typu ....

zezwala się na przylot do Polski / przelot przez Polskę w celu ....

....

Na skutek powyższego statek wymieniony, rozpoczynający lot z lotniska w .... do lotniska w ....

jest upoważniony do .... krotnego przekroczenia granicy Polski w punktach następujących: ....

....

....

oraz obowiązany w wypadku lądowania w Polsce do lądowania na następujących lotniskach paszportowo-celnych polskich:

a) przy przylocie na lotniskach w ....

....

b) przy odlocie na lotniskach w ....

....

Lot statku ponad obszarem Polski winien być dokonywany wzdłuż wyznaczonego / zgłoszonego szlaku, a mianowicie ....

pod warunkiem stosowania się do przepisów obowiązujących na obszarze R. P. statki powietrzne obce.

Załogę statku powietrznego stanowią:

1) **Dowódca statku:** Imię i nazwisko ....

Obywatelstwo .... Miejsce zamieszkania i adres

.... N-ry świadectwa uzdolnienia ....

upoważnienia (licencji) .... wydane przez ....

....

[1]) W rubryce tej powinny być wpisane:
a) rodzaj statku np. samolot lądowy, balon, sterowiec, wodnopłatowiec i t. p.
b) kategorja statku np. handlowy, turystyczny, raidowy i t. p.
c) typ statku, np. Fokker F VII, P.Z.L. 5, RWD 4, Farman XV i t. p.
d) charakter statku, np. prywatny lub państwowy, w tym ostatnim wypadku pocztowy, celny, policyjny lub wojskowy

2) **Pozostali członkowie załogi:**

Lp.	Funkcja	Imię i nazwisko	Obywatelstwo	Numer świad. uzdoln.	Numer upoważn. (licencji)	Przez kogo wydane

Oprócz załogi na statku powietrznym będą przewożone w charakterze pasażerów bezpłatnie / za wynagrodzeniem następujące osoby:

Lp.	Imię i nazwisko	Obywatelstwo	Miejsce zamieszkania

Charakter lotu zarobkowego (lub rodzaj pracy lotniczej zarobkowej) ....

....

Rodzaj i ilość zamierzonych do przewozu towarów ....

....

Statek powietrzny posiada na pokładzie radjostację typu ....

o mocy .... długości fal .... znak wywoławczy .... zainstalowaną na zasadzie zezwolenia, wydanego przez (wymienić właściwe władze państwa, do którego statek należy) ....

....

W czasie lotu nad obszarem Polski radjostacja będzie czynna / nieczynna

W wypadku ewentualnej pracy radjostacji nad obszarem Polski, winna się ona odbywać zgodnie z obowiązującemi w Polsce przepisami.

Zaświadczenie niniejsze jest ważne do dn. .... 19 ...... r.[1])

Data i miejsce wydania zaświadczenia

.... 19 ...... r. (Podpis)

(Pieczęć urzędowa)

[1]) Rubryki zbędne przekreślić.

75.

KONCESJA

wydana przez Ministra Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu oraz Spraw Zagranicznych, przedsiębiorstwu lotniczemu francuskiemu pod firmą „Air France", na eksploatację na obszarze Polski linji komunikacji lotniczej handlowej

PARYŻ—STRASBURG—PRAGA—WARSZAWA.

Na podstawie art. 8 punkt d) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) oraz na podstawie:

1. Konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Francuską, dotyczącej eksploatacji handlowych linij powietrznych, podpisanej w Warszawie dn. 2 sierpnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 131 ex 1931 r.);
2. Porozumienia między Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Powietrza Republiki Francuskiej w sprawie eksploatacji linij powietrznych handlowych, podpisanego w Warszawie dn. 10 lipca 1931 r.;

Minister Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej udziela wskazanemu przez Ministerstwo Powietrza Republiki Francuskiej przedsiębiorstwu lotniczemu francuskiemu pod firmą „Air France", z siedzibą w Paryżu, 2 rue Marbeuf zarejestrowanemu w Wydziale Rejestru Handlowego Sądu Okręgowego w Warszawie zezwolenia na eksploatację, przechodzącego ponad obszarem Rzeczypospolitej Polskiej odcinka międzynarodowej linji komunikacji lotniczej handlowej, a mianowicie:

odcinka linji Paryż—Strasburg—Praga—Warszawa od granicy polskiej do Warszawy i zpowrotem.

Eksploatacja tego odcinka będzie polegała na dokonywaniu zarobkowego przewozu statkami powietrznemi osób, bagażu, towarów i poczty.

A. OBOWIĄZKI PRZEDSIĘBIORSTWA.

Przestrzeganie przepisów.

§ 1.

„Air France" jego personel, załoga jego statków powietrznych oraz pasażerowie tych statków obowiązani są na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stosować się do obowiązujących przepisów polskich o żegludze powietrznej, o ile one stosują się do wszystkich statków powietrznych niezależnie od ich przynależności państwowej.

Postanowienia dotyczące ruchu.

§ 2.

„Air France" obowiązane jest, wyłączając uznane przez Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, poniżej „Ministerstwem" zwane, wypadki siły wyższej, wykonywać w dnie, wyznaczone zgodnie z rozkładem, zatwierdzonym przez właściwe władze polskie i francuskie, na linji Paryż—Strasburg—Praga—Warszawa po 3 loty tygodniowo w każdym kierunku z możliwie największą regularnością.

W okresie zimowym „Air France" może loty zawiesić na całej linji lub na jej poszczególnych odcinkach, winno jednak zawiadomić „Ministerstwo" o każdej przerwie w lotach conajmniej na tydzień przed ostatnim lotem.

Rozkłady lotów i taryfy.

§ 3.

„Air France" jest obowiązane przedstawiać „Ministerstwu" do zatwierdzenia rozkłady lotów dla linji komunikacyjnej, eksploatowanej na podstawie niniejszej koncesji — conajmniej na dwa tygodnie przed projektowaną datą wprowadzenia ich w życie, a taryfy — na cztery tygodnie.

W wypadku eksploatacji wspólnej z przedsiębiorstwem polskiem, taryfy i rozkłady lotów będą ustalane przez te dwa przedsiębiorstwa w drodze wspólnego porozumienia, poczem dopiero będą zatwierdzane przez „Ministerstwo". Jeżeli obydwa towarzystwa nie dojdą do porozumienia, rozkłady lotów oraz taryfy będą ustalone przez „Ministerstwo" w porozumieniu z władzami lotnictwa cywilnego Republiki Francuskiej. „Air France" obowiązane będzie w granicach posiadanych wolnych miejsc rezerwować na płatowcach, odlatujących z Warszawy, miejsca dla pasażerów polskiego przedsiębiorstwa, przylatujących z państw, z któremi to ostatnie przedsiębiorstwo utrzymuje regularną komunikację lotniczą, a którzyby zamierzali odbywać dalszą drogę samolotami „Air France".

Przewóz poczty.

§ 4.

Zgodnie z postanowieniami art. VIII konwencji z dnia 2.VIII 1930 r., wspomnianej na wstępie do niniejszej koncesji, „Air France" obowiązane jest zawrzeć z Polskim Zarządem Poczty umowę w sprawie przewozu ładunków pocztowych.

Płatowce i silniki.

§ 5.

Płatowce i silniki, używane przez „Air France" na linji, będącej przedmiotem niniejszej koncesji, winny być zarejestrowane we Francji i dopuszczone do używania ich na linjach komunikacyjnych francuskich, zgodnie z obowiązującemi przepisami Konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej dn. 13 października 1919 r. w Paryżu.

§ 6.

„Air France" jest obowiązane do przedstawiania „Ministerstwu" wykazów samolotów, używanych na polskim odcinku linji, będącej przedmiotem niniejszej koncesji, i do zawiadamiania „Ministerstwa"

o każdej zmianie, jaka zaszła w stanie tych samolotów, a w wypadku wprowadzania na linję nowych typów — również o tej zmianie, która zajdzie.

Personel.

§ 7.

a) „Air France" jest obowiązane na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej zatrudniać wyłącznie osoby, posiadające obywatelstwo polskie lub francuskie, przyczem w charakterze personelu niewykwalifikowanego „Air France" winno zatrudniać w miarę możności tylko obywateli polskich,

b) celem wykonywania czynności handlowych oraz reprezentowania „Air France" na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, powinno „Air France" powołać stałego przedstawiciela. Przedstawicielem tym może być jedynie obywatel polski lub francuski,

c) zatrudnienie obywateli państw trzecich będzie zależało od uprzedniego zezwolenia „Ministerstwa".

Członkowie załogi obywatele polscy będą traktowani przez „Air France" pod każdym względem narówni z innymi.

§ 8.

„Air France" jest obowiązane:

a) do niezwłocznego przedstawienia „Ministerstwu" wykazu imiennego personelu, który zostanie zatrudniony przez nie w Polsce,

b) do stałego zawiadamiania „Ministerstwa", nie później niż w terminie tygodniowym, o wszelkich zmianach, jakie zajdą w tym wykazie.

Kontrola „Air France".

§ 9.

„Air France" obowiązane jest zawiadamiać „Ministerstwo" o każdej zmianie, jaka zajdzie w statucie „Air France", i w tych wypadkach przedstawiać „Ministerstwu" swój nowy statut oraz wyciąg z rejestru handlowego w Polsce.

§ 10.

„Air France" podlega kontroli technicznej i handlowej „Ministerstwa" stosownie do postanowień, powziętych w tej sprawie w drodze porozumienia „Ministerstwa" z Władzami Lotnictwa Cywilnego Republiki Francuskiej.

§ 11.

„Air France" obowiązane jest przedstawiać „Ministerstwu" sprawozdania techniczne i handlowe za rok ubiegły najpóźniej 15 lipca każdego roku oraz co miesiąc — dane statystyczne ze swej działalności, związanej z eksploatacją przewozów na linji Warszawa-Praga.

§ 12.

O każdym nieszczęśliwym wypadku samolotowym, który się zdarzy na linji, eksploatowanej w Polsce, „Air France" jest obowiązane zawiadamiać niezwłocznie „Ministerstwo", w celu umożliwienia przeprowadzenia dochodzenia.

Przewozy ulgowe.

§ 13.

„Air France" jest obowiązane w miarę wolnych miejsc: wydawać osobom wskazanym przez „Ministerstwo" bilety:

a. bezpłatne — na przeloty pomiędzy Paryżem i Warszawą (ogółem na 6 przelotów rocznie),

b. bezpłatne — na przeloty pomiędzy Pragą i Warszawą (ogółem na 2 przeloty miesięcznie do wykorzystania tylko w danym miesiącu).

Zastrzeżenia celne.

§ 14.

„Air France" obowiązane jest załatwiać formalności celne, związane z eksploatacją powierzonej jej linji, tylko w urzędzie celnym (ekspozyturze), wskazanym przez „Ministerstwo".

J ę z y k.

§ 15.

„Air France" obowiązane jest prowadzić wszelką korespondencję z polskiemi organami rządowemi i samorządowemi w języku polskim.

Ponadto „Air France" obowiązane jest na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej:

a. odpowiadać w języku polskim na wszelką korespondencję, wszczętą przez kogokolwiek w tym języku,

b. umieszczając wewnątrz i nazewnątrz budynków i pomieszczeń przez nie zajmowanych, napisy i instrukcje przeznaczone dla publiczności lub personelu, dawać tekst polski na pierwszem miejscu.

Ponadto „Air France" jest obowiązane umieszczać na okładkach biletów wskazówki dla podróżnych i w języku polskim.

Współpraca z przedsiębiorstwem polskiem.

§ 16.

W wypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze polskie zgłosi przystąpienie do wspólnej eksploatacji linji, wymienionej na wstępie, „Air France" będzie obowiązane zawrzeć z niem umowę na warunkach, ustalonych wspólnie z tem przedsiębiorstwem, w celu zapewnienia ścisłej i zgodnej współpracy na linji, eksploatowanej wspólnie,—a w szczególności w tem, co dotyczy:

a. rozkładów lotów, taryf, warunków przewozowych (w granicach przepisów przewozowych ogólnie obowiązujących), ruchu handlowego i t. p. oraz
b. korzystania za zapłatą przez przedsiębiorstwo polskie z prawa użytkowania wszelkich zabudowań, urządzeń i środków lokomocji, niezbędnych do prowadzenia prawidłowej eksploatacji, stanowiących własność „Air France", a znajdujących się na lotniskach zagranicznych.

Ponadto we wszystkich państwach obcych, gdzie działalność jego będzie się spotykała z działalnością polskiego przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej przy wykonywaniu eksploatacji tych samych lub innych linij, „Air France" obowiązane będzie porozumiewać się z polskiem przedsiębiorstwem komunikacji powietrznej w sprawie wzajemnej współpracy, a zwłaszcza w zakresie uzgadniania rozkładu lotów i taryf. Niezależnie zaś od tego oba przedsiębiorstwa traktować się będą we wzajemnych stosunkach jako przedsiębiorstwa najbardziej uprzywilejowane.

Gdyby „Air France" nie mogło uzgodnić na terenie Polski lub państw obcych warunków swej współpracy z przedsiębiorstwem polskiem, warunki te będą ustalone w drodze porozumienia resortowych władz państwowych obu przedsiębiorstw.

Rygory.

§ 17.

W razie popełnienia przez „Air France" wykroczeń przeciwko przepisom międzynarodowym lub wewnętrznym polskim lub niniejszej koncesji, „Ministerstwo" będzie mogło żądać odwołania urzędników „Air France". O ile popełnione przekroczenia będą ciężkie, lub będą się powtarzały, „Ministerstwo" będzie mogło żądać od Władz Lotnictwa Cywilnego Republiki Francuskiej odwołania samego przedsiębiorstwa.

B. PRAWA PRZEDSIĘBIORSTWA.

Prawo zastępowania przedsiębiorstwa polskiego w wypadku eksploatacji wspólnej.

§ 18.

„Air France" ma prawo wykonywania lotów na linji, będącej przedmiotem niniejszej koncesji, w dnie, wyznaczone dla przedsiębiorstwa polskiego, jeżeli to ostatnie nie korzysta z przysługującego mu prawa wykonywania wspólnej eksploatacji.

Przedsiębiorstwo polskie nie może w tym wypadku przystąpić do eksploatacji inaczej, jak po uprzedniem 3-miesięcznem zawiadomieniu o tem „Air France".

§ 19.

W wypadku faktycznej eksploatacji wspólnej „Air France" ma prawo, na prośbę przedsiębiorstwa polskiego i w jego zastępstwie, wykonywać loty, wyznaczone dla tego ostatniego przedsiębiorstwa, na warunkach, które zostaną określone wspólnie przez te obydwa przedsiębiorstwa.

Korzystanie z lotnisk i urządzeń lotniczych.

§ 20.

„Air France" ma prawo korzystania na warunkach, określonych poniżej, zgodnie z obowiązującemi w tej sprawie przepisami, z lotniska w Warszawie oraz ze wszystkich urządzeń i służb, istniejących na tem lotnisku, a niezbędnych do sprawnego wykonywania eksploatacji na obszarze Polski.

W szczególności udziela się „Air France" tytułem subwencji prawa bezpłatnego na tem lotnisku:
1. korzystania z pola wzlotów,
2. umieszczenia czterech samolotów przedsiębiorstwa w hangarze, oświetlonym oraz, o ile możności, ogrzewanym,
3. korzystania na dworcu lotniczym z pokoju z okienkiem do sprzedawania biletów oraz ze wspólnej poczekalni dla pasażerów,
4. korzystania ze wspólnych stacyj: benzynowej i smarów,
5. korzystania z niezbędnego pomieszczenia na skład części zapasowych i innych materjałów,
6. korzystania ze służby sygnalizacyjnej, a w razie przylotów w nocy i ze służby oświetleniowej, o ile służba ta istnieje,
7. posiadania niezbędnego pomieszczenia na urządzenie warsztatu podręcznego i innych pomieszczeń dla celów administracyjnych „Air France".

„Air France" nie wolno na lotnisku wyżej wymienionem stawiać budynków ani też przeprowadzać żadnych robót ziemnych i instalacyjnych bez uprzedniego zezwolenia „Ministerstwa".

Wspomniane budynki i roboty wszelkiego rodzaju powinny być wznoszone, względnie wykonywane na warunkach, ustalonych uprzednio przez „Ministerstwo".

„Air France" ponosić będzie całkowicie koszty utrzymania, konserwacji i remontu zwykłego wszystkich nieruchomości i ruchomości, przekazanych do jego wyłącznego użytkowania, oraz obowiązane jest ubezpieczać je od ognia. Koszty utrzymania i remontu zwykłego objektów, użytkowanych przez „Air France" łącznie z innemi towarzystwami, ponoszone będą przez „Air France" w odpowiednim stosunku.

Szkody powstałe w użytkowanych przez „Air France" objektach, spowodowane przez samoloty, funkcjonarjuszy lub klijentów „Air France" obowiązane będzie pokryć całkowicie „Air France".

Ulgi podatkowe.

§ 21.

„Air France" będzie korzystać z postanowień obowiązujących ustaw polskich w tem, co dotyczy przyznanych ogólnie przedsiębiorstwom transportu publicznego lub użyteczności publicznej, obliczonym na zysk, ulg podatkowych lub zwolnień od podatków.

Korzystanie z pomocy polskiego przedsiębiorstwa.

§ 22.

„Ministerstwo" zobowiąże przedsiębiorstwo polskie w wydanej jemu koncesji do porozumienia się co do współpracy z „Air France" nietylko na wymienionej na wstępie linji, lecz również, o ile to będzie możliwie i potrzebne i na innych linjach, w miejscach, gdzie działalność tych towarzystw będzie się spotykała.

Inne uprawnienia.

§ 23.

„Air France" ma prawo bezpłatnego korzystania w wypadkach określonych w obowiązujących w tych sprawach przepisach polskich i specjalnych zarządzeniach, ze wskazówek państwowych stacyj meteorologicznych oraz ze służby łącznościowej, telegraficzno-telefonicznej, jak również w obrocie wewnętrznym i z państwowej służby radjotelegraficznej, istniejącej na lotnisku w Warszawie.

§ 24.

„Air France" ma prawo korzystania w wypadkach nagłych, na warunkach ustalonych w obowiązujących w tej materji przepisach polskich, z lotnisk pomocniczych oraz ze wszelkich urządzeń technicznych i pomocniczych, znajdujących się na tych lotniskach, wzdłuż oblatywanej przez „Air France" linji.

§ 25.

W razie przymusowego lądowania lub innego wypadku „Air France" ma prawo do otrzymywania na obszarze Polski, za zwrotem rzeczywistych kosztów, takich samych świadczeń ze strony władz i urzędów państwowych i takiej samej pomocy, jakie przysługują przedsiębiorstwom lotniczym polskim.

W tym celu „Ministerstwo" wyda „Air France" zaświadczenia, upoważniające załogę samolotów „Air France" na linji, eksploatowanej w Polsce, do zwracania się o pomoc do władz wojskowych i cywilnych państwowych.

Loty dodatkowe.

§ 26.

„Air France" wykonywując za przedsiębiorstwo polskie, zgodnie z postanowieniami § 18 niniejszej koncesji, eksploatację linji, będącej przedmiotem niniejszej koncesji, będzie mogło wykonywać loty dodatkowe bez ograniczeń.

W przeciwnym wypadku „Air France" będzie mogło wykonywać loty dodatkowe tylko w dnie, wyznaczone do wykonywania przez „Air France" lotów normalnych. Dopuszczalna ilość lotów dodatkowych w poszczególnych miesiącach ustalana będzie przez „Ministerstwo".

Nie będą uważane jako loty dodatkowe loty, wykonywane przez „Air France" w dnie, wyznaczone dla przedsiębiorstwa polskiego w zastępstwie tego przedsiębiorstwa, zgodnie z postanowieniami § 19 niniejszej koncesji.

C. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

§ 27.

„Air France" poza ruchem lotniczym handlowym, wyraźnie przewidzianym w niniejszej koncesji, nie ma prawa dokonywania innego zarobkowego przewozu lotniczego na obszarze Polski bez uprzedniego specjalnego zezwolenia „Ministerstwa".

§ 28.

Koncesja niniejsza nie uprawnia „Air France" do uprawiania na obszarze Polski innego handlu lub przemysłu poza czynnościami handlowemi i technicznemi, związanemi bezpośrednio z eksploatacją linji, będącej przedmiotem niniejszej koncesji.

§ 29.

Praw i obowiązków, wynikających z niniejszej koncesji, nie może „Air France" przekazywać ani całkowicie, ani też częściowo innym przedsiębiorstwom bez uprzedniej zgody „Ministerstwa", z wyjątkiem wypadków, gdy w zastępstwie „Air France" wykonywać będzie loty przedsiębiorstwo polskie na mocy porozumienia między temi dwoma towarzystwami.

D. CZAS TRWANIA KONCESJI.

§ 30.

Termin niniejszej koncesji upływa z dniem 31 grudnia 1940 roku (tysiąc dziewięćset czterdziestego roku).

Koncesja niniejsza może ulec rewizji w wypadku rewizji wspomnianego na wstępie Porozumienia z dn. 10 lipca 1931 roku.

Koncesja niniejsza wygasa automatycznie:

a) w wypadkach, przewidzianych w § 17 niniejszej koncesji, po upływie dwuch miesięcy od daty postawienia przez „Ministerstwo" żądania co do odwołania „Air France",

b) w razie odwołania „Air France" na skutek decyzji Ministerstwa Powietrza Republiki Francuskiej—w terminie, wskazanym przez to Ministerstwo.

W razie wygaśnięcia koncesji przedsiębiorstwo nie ma prawa do żądania z tego tytułu jakiegokolwiek odszkodowania od „Ministerstwa".

§ 31.

Koncesja niniejsza wchodzi w życie z dniem 1 marca 1934 r.

Postanowienia końcowe.

§ 32.

Do rozstrzygania sporów, jakie mogą powstać pomiędzy „Ministerstwem" a „Air France" z tytułu

wykonywania niniejszej koncesji, są właściwemi Sądy w Warszawie.

Koszty opłaty stemplowej od koncesji niniejszej ponosi całkowicie „Air France".

Wymienione w §§ 20 i 23 niniejszej koncesji świadczenia „Ministerstwa" na rzecz „Air France" ocenia się rachunkowo na rok 1934 na sumę 45.000 zł.

(L. II/201/6).

76.

Nr. L-III/442/38 z dnia 3 marca 1934 r. w sprawie fotografij do rejestracji samolotów.

Ministerstwo Komunikacji przypomina, że zgodnie z § 5 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 5 kwietnia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 69, poz. 635) odbitki zdjęć fotograficznych samolotów, zgłaszanych do rejestracji, winny mieć wymiar ściśle 9 × 12 cm. Zdjęcia winny być dokonane ściśle z przodu (prostopadle do osi kadłuba) i z boku (równolegle do osi kadłuba) bez odchyleń, przyczem tło zdjęć powinno być jednolite (horyzont).

Pozatem Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że wielkość samolotu na zdjęciu powinna być możliwie największą, a odbitki wykonane na papierze cienkim.

Fotografje nie odpowiadające powyższym warunkom nie będą przyjmowane.

77.

Na. L-II/210/5 z dnia 26 marca 1934 r. w sprawie lotów statków powietrznych prywatnych sportowych i turystycznych do Egiptu.

Niniejszem podaje się do wiadomości członków załóg statków powietrznych, że Rząd Egipski, w celu uproszczenia formalności związanych z uzyskiwaniem zezwolenia na przylot do obszaru Egiptu lub przelot ponad tym obszarem, z lądowaniem lub bez lądowania, upoważnił tymczasowo do wydawania tych zezwoleń swych przedstawicieli konsularnych w państwach obcych.

W związku z tem począwszy od dnia 1 marca br., lotnicy, zamierzający dokonać lotów sportowych lub turystycznych do obszaru Egiptu, powinni zwracać się po otrzymanie takich zezwoleń bezpośrednio do najbliższych konsulatów egipskich.

Zezwolenia będą udzielane w formie książeczek ważnych jedynie na jedną podróż tam i z powrotem.

Najbliższe przedstawicielstwo egipskie właściwe na obszarz Polski, znajduje się w Berlinie — adres: Belin W. 10, Tiergartenstrasse 18-b.

78.

Nr. L-II/210/7 z dn. 14 kwietnia 1934 r. w sprawie zaświadczeń na przylot do Polski statków powietrznych obcych.

Dnia 15 kwietnia 1934 r. wchodzi w życie nowe rozporządzenie wykonawcze Ministrów Komunikacji, Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych z dn. 14 marca 1934 r. o przylocie do Polski, przelocie przez Polskę oraz pobycie na obszarze Polski obcych statków powietrznych, jak również o lotach polskich statków powietrznych zagranicę (ogłoszone w Dz. U. R. P. Nr. 28, poz. 225).

Rozporządzenie to zastąpi dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych z dn. 15 maja 1929 r. o przylocie do Polski i przelocie przez Polskę obcych statków powietrznych (Dz. U. R. P. Nr. 59, poz. 463).

W związku z powyższem Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że na mocy postanowienia § 2 nowego rozporządzenia zostaje zniesiony obowiązek posiadania zaświadczeń na przylot do Polski lub przelot przez Polskę dla prywatnych obcych statków powietrznych wpisanych do rejestru państw:

1) należących do Konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6 z 1929 r., poz. 54),
2) z któremi Polska zawarła umowy lotnicze o żegludze powietrznej.

Nazwy tych państw są wymienione w załączniku do niniejszego.

Naskutek powyższego nie należy żądać okazywania zaświadczeń na przylot lub przelot od prywatnych statków powietrznych, wymienionych państw przy przylocie tych statków do Polski lub przelocie poprzez obszar Polski.

Załącznik do Okólnika Nr. L-II/210/7
z dnia 11 kwietnia 1934 r.

LISTA

państw, których statki powietrzne sportowe i turystyczne mogą przylatywać do Polski lub przelatywać przez obszar Polski bez obowiązku posiadania zaświadczeń na przylot lub przelot.

I. Państwa należące do Konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r.

1. Australja
2. Belgja
3. Bułgarja
4. Chili
5. Czechosłowacja
6. Danja
7. Finlandja
8. Francja
9. Grecja

10. Holandja
11. Indje
12. Irak
13. Irlandja (Wolne Państwo)
14. Italja
15. Japonja
16. Jugosławja
17. Kanada
18. Norwegja
19. Nowa Zelandja
20. Persja
21. Portugalja
22. Rumunja
23. Siam
24. Szwecja
25. Unja Południ. Afryki
26. Urugwaj
27. Wielka Brytanja
28. Terytorjum Saary

II. **Państwa, z któremi Polska zawarła umowy o żegludze powietrznej.**

1. Austrja — (tekst umowy ogłoszony w Dz. U. R. P. Nr. 65 z 1930 r., poz. 512).
2. Niemcy — (tekst umowy ogłoszony w Dz. U. R. P. Nr. 15 z 1934 r., poz. 117).

79.

Obwieszczenie Ministerstwa Komunikacji Nr. L-II 219/1 z dnia 21 marca 1934 r. w sprawie istniejących na obszarze Polski lotnisk użytku publicznego.

(Przedruk z „Monitora Polskiego" Nr. 81 z dnia 31 kwietnia 1934 r., poz. 120).

Na mocy postanowienia § 66 pkt. c) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorje oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 142), z dniem 7 czerwca 1934 r. utraci swą moc obowiązującą rozdział II rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 25 kwietnia 1929 r. o szlakach powietrznych, wyznaczonych do lotu ponad obszarem państwa, oraz o lotniskach otwartych dla żeglugi powietrznej zagranicznej i krajowej („Monitor Polski" Nr. 220, poz. 514).

W związku z tem Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości wykaz lotnisk użytku publicznego w Polsce, uwidoczniony w załączniku do niniejszego obwieszczenia.

Szczegółowe opisy, mapy topograficzne oraz plany sytuacyjne tych lotnisk znajdują się w wydanym przez Ministerstwo Komunikacji w 1933 r. „Atlasie Lotnisk Polskich".

Atlas składa się z kolorowych map w skali 1 : 100.000, planów w skali 1 : 20.000 i opisów każdego lotniska w 4 językach: polskim, francuskim, niemieckim i angielskim.

Ceny wydawnictwa są następujące:

Egzemplarz nieoprawny w języku polskim .	30 zł
„ oprawny w płótno w języku polskim	40 „
„ nieoprawny w języku polskim i jednym z obcych	50 „
„ oprawny w płótno w języku polskim i jednym z obcych . .	70 „

Wydawnictwo nabywać można w następujących księgarniach:
w **Warszawie:** Główna Księgarnia Wojskowa, Nowy-Świat 69,
w **Krakowie:** Gebethner i S-ka,
w **Katowicach:** T. Mikulski i Księgarnia Katolicka,
w **Wilnie:** J. Zawadzki,
w **Poznaniu:** Drukarnia i Księgarnia Św. Wojciecha,
we **Lwowie:** St. Malinowski i Ossolineum,
w **Toruniu:** J. Wojciechowski,
w **Bydgoszczy:** I. Idzikowski,
w **Łodzi:** S. Seipelt.

Załącznik do obwieszczenia Ministerstwa Komunikacji Nr. L-II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. (poz. 120).

WYKAZ LOTNISK.

I. Lotniska celne.

1. Bydgoszcz.	Szerokość geograficzna: 53°06'30"	N.
	Długość „ 17°58'	E. (Gr.)
	Wysokość n. p. m. 70 m.	
	Położenie 2,5 km SW od Bydgoszczy	
2. Katowice.	Szerokość geograficzna: 50°14'	N.
	Długość „ 19°02'	E. (Gr.)
	Wysokość n. p. m. 280 m	
	Położenie: 2,5 km od Katowic.	
3. Kraków. (Czyżyny)	Szerokość geograficzna: 50°05'	N.
	Długość „ 20°00'	E. (Gr.)
	Wysokość n. p. m. 215 m	
	Położenie: 4,5 km NE od Krakowa.	

4. **Lwów.** (Skniłów)
Szerokość geograficzna: 49°49' N.
Długość „ 23°57' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 323 m
Położenie: 6 km SW od Lwowa.

5. **Poznań.** (Ławica)
Szerokość geograficzna: 52°25' N.
Długość „ 16°50' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 90 m
Położenie: 5 km od Poznania.

6. **Warszawa.** (Okęcie)
Szerokość geograficzna: 52°11' N.
Długość „ 20°58' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 104 m
Położenie: 7 km SW od Warszawy.

7. **Wilno.** (Porubanek)
Szerokość geograficzna: 54°38' N.
Długość „ 25°17' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 190 m
Położenie: 5 km S od Wilna.

II Inne lotniska otwarte dla ruchu publicznego.

1. **Biała Podlaska.**
Szerokość geograficzna: 52°01' N.
Długość „ 23°08' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 145 m
Położenie: E od Białej Podlaskiej.

2. **Brody.**
Szerokość geograficzna: 50°05' N.
Długość „ 25°11' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 235 m
Położenie: 1,5 km E od Brodów.

3. **Brześć n/B.**
Szerokość geograficzna: 52°07' N.
Długość „ 23°40' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 141 m
Położenie: 2,5 km NW od Brześcia n/B.

4. **Częstochowa.**
Szerokość geograficzna: 50°47' N.
Długość „ 23°57' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 252 m
Położenie: 6 km SE od Częstochowy.

5. **Dębica.**
Szerokość geograficzna: 50°03'30" N.
Długość „ 21°27' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 212 m
Położenie: 1,5 km E od Dębicy.

6. **Grodno.**
Szerokość geograficzna: 53°38' N.
Długość „ 23°44' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 115 m
Położenie: 8 km SW od Grodna.

7. **Inowrocław.**
Szerokość geograficzna: 52°48'30" N.
Długość „ 18°17' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 87 m
Położenie: 1,5 km NE od Inowrocławia.

8. **Krosno.**
Szerokość geograficzna: 49°41' N.
Długość „ 21°44' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 280 m
Położenie: 1 km od Krosna.

9. **Lidzbark.**
Szerokość geograficzna: 53°15' N.
Długość „ 10°54' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 145 m
Położenie: 5 km od Lidzbarka.

10. **Lublin.**
Szerokość geograficzna: 51°14' N.
Długość „ 22°35' E. (Gr.)
Wysokość n. p. m. 183 m
Położenie: S od Lublina.

11.	**Łódź.**	Szerokość geograficzna: 51°43' Długość „ 19°24' Wysokość n. p. m. 178 m Położenie: 7 km SW od Łodzi.	N. E. (Gr.)
12.	**Łuck.**	Szerokość geograficzna: 50°45' Długość „ 25°21' Wysokość n. p. m. 196 m Położenie: 1 km NE od Łucka.	N. E. (Gr.)
13.	**Mołodeczno.**	Szerokość geograficzna: 54°19' Długość „ 26°53' Wysokość n. p. m. 155 m Położenie: 1,0 km E od Mołodeczna.	N. E. (Gr.)
14.	**Płock.**	Szerokość geograficzna: 52°34' Długość „ 19°43' Wysokość n. p. m. 102 m Położenie: 2,5 km N od Płocka.	N. E. (Gr.)
15.	**Warszawa.** (Mokotów)	Szerokość geograficzna: 52°13' Długość „ 21°00' Wysokość n. p. m. 111 m Położenie: S Warszawy.	N. E. (Gr.)
16.	**Zamość.**	Szerokość geograficzna: 50°42' Długość „ 23°13' Wysokość n. p. m. 220 m Położenie: 4 km WSW od Zamościa.	N. E. (Gr.)

III. Lotniska otwarte do ruchu publicznego, prowizoryczne.

1.	**Baranowicze.**	Szerokość geograficzna: 53°08' Długość „ 26°04' Wysokość n. p. m. 195 m Położenie: E Baranowicz.	N. E. (Gr.)
2.	**Mielec.**	Szerokość geograficzna: 50°17'30" Długość „ 21°27' Wysokość n. p. m. 175 m Położenie: 2,5 km E od Mielca.	N. E. (Gr.)
3.	**Nowy Tag.**	Szerokość geograficzna: 49°28' Długość „ 20°03' Wysokość . p. m. 610 m Położenie: 2,5 km od Nowego Targu.	N. E. (Gr.)
4.	**Sandomierz.**	Szerokość geograficzna: 50°41' Długość „ 21°46' Wysokość . p. m. 144 m Położenie: E Sandomierza.	N. E. (Gr.)
5.	**Słonim.**	Szerokość geograficzna: 53°03' Długość „ 25°15' Wysokość . p. m. 183 m Położenie: 6,5 km od Słonimia.	N. E. (Gr.)

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 69635. 19.IV.34. 2000.

WARUNKI PRENUMERATY. **Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.**

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.